



Beschluss des Stadtrats

vom 15. Mai 2024

GR Nr. 2024/152

Nr. 1289/2024

Dringliche Schriftliche Anfrage von Dr. Roland Hohmann, Markus Knauss, Jürg Rauser und 40 Mitunterzeichnenden betreffend Projekt Cargo sous terrain (CST), Einbindung der Stadt in das Projekt, eingesetzte Ressourcen, Einschätzung der Risiken und Vorteile, mögliche Standorte für die Hubs im Kanton und in der Stadt, Angaben zu den Sondierungsbohrungen und Beurteilung des möglichen Hub-Standorts auf dem Siemens-Gelände sowie mögliche flankierende Massnahmen

Am 3. April 2024 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Dr. Roland Hohmann, Markus Knauss, Jürg Rauser (alle Grüne) und 40 Mitunterzeichnende folgende Dringliches Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2024/152, ein:

Am 1. Februar 2024 wurde die Anhörung zum Sachplan Verkehr, Teil «unterirdischer Gütertransport», lanciert. Darin sind die Grundlagen zur Realisierung von Cargo sous terrain (CST) definiert. Das erste Teilstück der CST von Härkingen-Niederbipp nach Zürich Flughafen soll 2031 in Betrieb gehen. Der Sachplan zeigt den Planungskorridor für die Linienführung des Tunnels und für weitere baubedingte Planungszonen. Entlang des Teilstücks sind zehn Hubs vorgesehen, drei davon in Zürich (vgl. https://assets.new.siemens.com/siemens/assets/api/uuid:ad3af009-4901-45ac-ab3a3e93bb_7861e4/210420-Cargosousterrain.pdf). Seit 2023 werden Probebohrungen und geophysikalische Messungen für die CST durchgeführt. Gemäss eines kürzlich erschienen Artikels in der Zeit plant CST einen Hub auf dem Siemens-Gelände in Albisrieden und führte dafür letzten Sommer Sondierungsbohrungen am Wydlerweg durch (vgl. <https://www.zeit.de/2024/08/guetertransport-tunnel-schweiz-cargo-sous-terrain>). In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie ist die Stadt Zürich in das Projekt Cargo sous terrain eingebunden?
2. Welche Ressourcen planerischer Art werden seitens der Stadt Zürich dafür eingesetzt?
3. Wie schätzt der Stadtrat die Risiken und Vorteile der privaten Trägerschaft von CST für die Stadt Zürich ein?
4. Welche Standorte sind nach heutigem Kenntnisstand im Kanton Zürich, welche in der Stadt Zürich für CST-Hubs vorgesehen?
5. Wurde die Stadt Zürich bei der Evaluation der möglichen Standorte involviert?
6. Seit wann weiss der Stadtrat von den Sondierungsbohrungen am Wydlerweg?
7. Gibt oder gab es noch weitere Sondierungsbohrungen auf städtischem Gebiet?
8. Hat der Stadtrat Kenntnis von den Resultaten der Sondierungsbohrungen?
9. Wie stellt sich der Stadtrat generell dazu, CST-Hubs, die unweigerlich zu einem erhöhten Güterverkehrsaufkommen führen werden, innerhalb von Verdichtungsgebieten zu platzieren?
10. Wie stellt sich der Stadtrat konkret zum Siemens-Gelände beim Albisrind als möglichen Standort für einen CST-Hub in unmittelbarer Nähe von Wohnsiedlungen sowie des Schulhauses und Sportplatzes Utogrund?
11. Müssen flankierende Massnahmen zur schonenden Abwicklung des von einem CST-Hub ausgehenden Verkehrs getroffen werden? Falls ja, welcher Art? Wie wird sichergestellt, dass entsprechende Massnahmen rechtzeitig geplant werden?



2/5

12. Die Netzentwicklungsstrategie 2040 der VBZ sieht in Etappe 2 eine Tramverbindung HubertusTriemli als Teil des inneren Tram-Rings und eine Tramverbindung Flur-/Gutstrasse als Teil des äusseren Tram-Rings vor. Welchen Einfluss hat der geplante CST-Hub auf dem Siemens-Gelände auf diese Ausbaupläne?
13. Wird sich der Stadtrat dafür einsetzen, geeignete Standorte für CST-Hubs in der Nähe von bestehenden Logistikzentren ausserhalb von Verdichtungsgebieten zu finden?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Frage 1

Wie ist die Stadt Zürich in das Projekt Cargo sous terrain eingebunden?

Die Stadt begleitete das Projekt Cargo sous terrain (CST) seit 2014. Diese Begleitung erfolgte durch eine Gruppe von Mitarbeitenden aus den folgenden Dienstabteilungen: Tiefbauamt (TAZ, Leitung), Stadtentwicklung (STEZ), Amt für Städtebau (AfS). Im Wesentlichen ging es darum, CST die aktuelle Situation sowie in Strategien verankerte Entwicklungsziele der Stadt zu erläutern, sodass CST diese bei der Konkretisierung ihrer Ideen einfliessen lassen konnte. Je nach Fragestellung wurden Mitarbeitende von weiteren Dienstabteilungen beigezogen bzw. der Kontakt zu ihnen für CST hergestellt. Seit 2021, mit Beginn des planungsrechtlichen Prozesses, hat sich diese städtische Gruppe in die Fachbegleitgruppe der kantonalen Verwaltung integriert. Diese Gruppe bereitet die Teilrevision des kantonalen Richtplans zur Festsetzung der CST-Hubstandorte vor. Einige Vertretende aus diesen Dienstabteilungen waren auch an der Erarbeitung des Sachplans, Teil unterirdischer Gütertransport, beteiligt. Das TAZ und AfS waren im übergeordneten Steuerungsgremium der Fachbegleitgruppe vertreten.

Die Stadt ist nicht in die Entwicklung bzw. Planung des Projekts CST eingebunden.

Frage 2

Welche Ressourcen planerischer Art werden seitens der Stadt Zürich dafür eingesetzt?

Seitens TAZ und AfS war jeweils eine Projektleiterin oder ein Projektleiter in der Fachbegleitungsgruppe vertreten. Sitzungen fanden ein- bis dreimal pro Jahr statt. Die Projektleiterin des TAZ nahm zudem als Ansprechpartnerin für CST die Schnittstellenfunktion zwischen CST und der Stadtverwaltung wahr und vermittelte bei Bedarf weitere Fachpersonen.

Frage 3

Wie schätzt der Stadtrat die Risiken und Vorteile der privaten Trägerschaft von CST für die Stadt Zürich ein?

Seitens CST gab es immer die Zusage, dass das Logistiksystem vollumfänglich privatwirtschaftlich finanziert würde. Bis auf die Kosten für die Erarbeitung des Gesetzes zum unterirdischen Gütertransport (UGüTG, AS 749.1) und den nachfolgenden Planungsprozessen sind der öffentlichen Hand bisher keine Kosten für die Entwicklung des Logistiksystems entstanden, was grundsätzlich als Vorteil zu werten ist. Die CST AG haftet nur mit ihrem Aktienkapital. Sollte diese Aktiengesellschaft eines Tages nicht mehr existieren, bleibt unter Umständen eine Infrastruktur zurück, die unterhalten oder zurückgebaut werden muss. Diese Risiken müssen von Anfang an abgesichert werden. Ist das Logistiksystem einmal gebaut, hat die öffentliche Hand kaum Mitsprachemöglichkeiten. Die Rahmenbedingungen für den Bau und Betrieb müssen daher im Sachplan und den kantonalen Richtplänen festgelegt werden.



3/5

Frage 4

Welche Standorte sind nach heutigem Kenntnisstand im Kanton Zürich, welche in der Stadt Zürich für CST-Hubs vorgesehen?

Gemäss Entwurf des Sachplans Verkehr, Teil unterirdischer Gütertransport, der sich zurzeit in der Anhörung bei den Kantonen und Gemeinden befindet (www.bav.admin.ch/bav/de/home/publikationen/vernehmlassungen/laufende-vernehmlassungen/sug-anhoerung-2024.html), gibt es in der Stadt Zürich vier Planungssperimeter für Hubstandorte: Albisrieden, Aussersihl Süd, Altstetten und Oerlikon. CST konkretisiert in den Variantenstudien dazu die von ihnen favorisierten Standorte folgendermassen:

- Planungssperimeter Hub 8 Zürich Albisrieden: Siemens
- Planungssperimeter Hub 8 Zürich Altstetten: Engrosmarkt in Kombination mit dem Regimo-Block
- Planungssperimeter Hub 8 Zürich Aussersihl Süd: Hardfeld
- Planungssperimeter Hub 9 Zürich Oerlikon: Parkhaus Messe ZH

Im Kanton Zürich werden zusätzlich die Planungssperimeter Hub 7 Urdorf, Schlieren, Mülligen und Hub 10 Zürich Flughafen sowie Hub 11 Opfikon mit den jeweils durch CST favorisierten Hubstandorten wie folgt ergänzt:

- Planungssperimeter Hub 7 Urdorf, Schlieren, Mülligen: Bergermoos Urdorf
- Planungssperimeter Hub 10 Zürich Flughafen: Rohrholz
- Planungssperimeter Hub 11 Opfikon: Plattenareal

Frage 5

Wurde die Stadt Zürich bei der Evaluation der möglichen Standorte involviert?

Im Rahmen der Begleitung des Projekts CST hatte die Stadt Kenntnis vom Vorgehen bei der Evaluation von möglichen Hubstandorten durch CST. Die Kriterien für die Selektion des letztendlich durch CST favorisierten Standorts je Planungssperimeter, der gemäss CST mit der Teilrevision im kantonalen Richtplan eingetragen werden sollte, waren der Stadt bekannt. Diese Hubstandorte wurden in der Begleitgruppe diskutiert und die zur Beurteilung notwendigen Planungsgrundlagen benannt. Eine Beurteilung der Eignung dieser Standorte durch die Stadt erfolgte im Rahmen der laufenden Anhörung zum Sachplan Verkehr, Teil Unterirdischer Gütertransport.

Frage 6

Seit wann weiss der Stadtrat von den Sondierungsbohrungen am Wydlerweg?

Die Erteilung von wasser- und gewässerschutzrechtlichen Bewilligungen gemäss § 70 Wasserwirtschaftsgesetz (LS 724.11, WWG), Art. 19 Gewässerschutzgesetz (GSchG, SR 814.20), Anhang Ziffer 5.6 Bauverfahrensverordnung (LS 700.6, BVV) liegt in der Kompetenz des kantonalen Amtes für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) und bedarf der Zustimmung der Grundeigentümerin oder des Grundeigentümers für private Areale. Der Stadtrat wird darüber nicht informiert.



4/5

Frage 7

Gibt oder gab es noch weitere Sondierungsbohrungen auf städtischem Gebiet?

Die Erteilung von wasser- und gewässerschutzrechtlichen Bewilligungen liegt wie erwähnt in der Kompetenz des kantonalen AWEL und bedarf der Zustimmung der Grundeigentümerin oder des Grundeigentümers für private Areale. Der Stadtrat wird darüber nicht informiert.

Frage 8

Hat der Stadtrat Kenntnis von den Resultaten der Sondierungsbohrungen?

Nein.

Frage 9

Wie stellt sich der Stadtrat generell dazu, CST-Hubs, die unweigerlich zu einem erhöhten Güterverkehrsaufkommen führen werden, innerhalb von Verdichtungsgebieten zu platzieren?

Der Stadtrat lehnt es generell ab, CST-Hubs in Gebieten mit überwiegender Wohnnutzung zu realisieren. Diese Standorte entsprechen nicht den im Sachplan formulierten Anforderungen. Für den Hubstandort in Oerlikon, der am Rand eines Verdichtungsgebiets liegt und aktuell als Parkhaus genutzt wird, ist im Rahmen der Teilrevision des kantonalen Richtplans zu prüfen, ob und unter welchen Bedingungen der Standort geeignet ist, sobald belastbare Verkehrsanalysen vorliegen.

Frage 10

Wie stellt sich der Stadtrat konkret zum Siemens-Gelände beim Albisranch als möglichen Standort für einen CST-Hub in unmittelbarer Nähe von Wohnsiedlungen sowie des Schulhauses und Sportplatzes Utogrund?

Der Stadtrat lehnt den Standort Siemens für einen CST-Hub ab.

Frage 11

Müssen flankierende Massnahmen zur schonenden Abwicklung des von einem CST-Hub ausgehenden Verkehrs getroffen werden? Falls ja, welcher Art? Wie wird sichergestellt, dass entsprechende Massnahmen rechtzeitig geplant werden?

Beim aktuellen Stand des Planungsprozesses kann diese Frage noch nicht beantwortet werden. Der Stadtrat wird sich dafür einsetzen, dass eine der städtischen Strategie «Stadtraum und Mobilität 2040» sowie der Strategie «Urbane Logistik und Gewerbeverkehr» entsprechende Abwicklung des Güterverkehrs gewährleistet werden kann. Zusätzlich sind die übergeordneten Vorgaben insbesondere des Umweltrechts einzuhalten.

Frage 12

Die Netzentwicklungsstrategie 2040 der VBZ sieht in Etappe 2 eine Tramverbindung Hubertus-Triemli als Teil des inneren Tram-Rings und eine Tramverbindung Flur-/Gutstrasse als Teil des äusseren Tram-Rings vor. Welchen Einfluss hat der geplante CST-Hub auf dem Siemens-Gelände auf diese Ausbaupläne?

Der Stadtrat lehnt wie erwähnt einen CST-Hub auf dem Siemens-Areal ab. Der induzierte Mehrverkehr eines solchen Hubs würde im Konflikt mit den geplanten Tramausbauten und



5/5

vielen anderen Zielsetzungen im Bereich des Fuss- und Veloverkehrs in diesem Gebiet stehen.

Frage 13

Wird sich der Stadtrat dafür einsetzen, geeignete Standorte für CST-Hubs in der Nähe von bestehenden Logistikzentren ausserhalb von Verdichtungsgebieten zu finden?

Es ist nicht Aufgabe des Stadtrats, geeignete Hubstandorte für ein privatwirtschaftliches Unternehmen zu suchen. Das städtische Konzept urbane Logistik weist drei Standorte für multifunktionale City-Hubs aus, die für den Güterumschlag geeignet sind: Hardfeld, Herdern und Lohächer in Affoltern. Allerdings steht dort gemäss aktuellem Kenntnisstand der Grundwasserschutz dem Bau von Schächten als Verbindung zwischen Hub und Tunnel entgegen. Die abschliessende Beurteilung der Bohrkernanalysen bezüglich Grundwasserschutz liegt beim AWEL.

Im Namen des Stadtrats
Die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cuche-Curti